

De Belgische Staat is voornemens uit de hand te verkopen :
Stad Dixmude, 1e afdeling

34 a 63 ca grond en gebouwen, gelegen Kasteelstraat, gekadastreerd in de sectie A, nr. 610/Z/2, palende of bepaald hebbende aan de Handzamevaart, aan A. Pillaert-De Boef, te Koksijde, het staatsdomein en aan R. Famaey-Verheye, te Dixmude.

Het perceel is bezwaard met een erfdienstbaarheid van doorgang in voordeel van het perceel nr. 610/V/2.

Stedebouwkundig statuut : bouwzone.

Prijs : 850 000 frank, te verhogen met de kosten.

Eventuele bezwaren of hogere aanbiedingen dienen binnen een maand van onderhavig bericht medegedeeld te worden aan de voorzitter van het Aankoopcomité, Witte Molenstraat 29, te 8200 Brugge (Sint-Michiels) (tel. 050/38 29 41). Kenmerk V32003/RW/156/J.B.

Administratie van de BTW, Registratie en Domeinen

Bekendmakingen voorgeschreven bij artikel 770
van het Burgerlijk Wetboek

Erfloze nalatenschap
van Clasens, Roger Fernand Lucien Léon

Clasens, Roger Fernand Lucien Léon, architect, weduwnaar van Jacqueline Christiane Yvonne Singer, geboren te Schaarbeek op 20 maart 1920, wonende te Schaarbeek, Latinislaan 149, is overleden te Schaarbeek op 23 oktober 1982, zonder gekende erfvolgelingen na te laten.

Alvorens te beslissen over de vraag van de Administratie van de BTW, Registratie en Domeinen, om namens de Staat de inbezitting te bekomen van de nalatenschap, heeft de rechtbank van eerste aanleg van Brussel, bij bevelschrift van 8 februari 1984, de bekendmakingen en aanplakkingen voorgeschreven bij artikel 770 van het Burgerlijk Wetboek, bevolen.

Brussel, 15 maart 1984.

De gewestelijke directeur a.i.,
A. Stevens

Erfloze nalatenschap van Borrewater, Jules

Borrewater, Jules, gepensioneerde, ongehuwd, geboren te Sint-Joost-ten-Node op 26 januari 1901, wonende te Sint-Joost-ten-Node, Warmoesstraat 18, is overleden te Jette op 1 februari 1983, zonder gekende erfvolgelingen na te laten.

Alvorens te beslissen over de vraag van de Administratie van de BTW, Registratie en Domeinen, om namens de Staat de inbezitting te bekomen van de nalatenschap, heeft de rechtbank van eerste aanleg van Brussel, bij bevelschrift van 8 februari 1984, de bekendmakingen en aanplakkingen voorgeschreven bij artikel 770 van het Burgerlijk Wetboek, bevolen.

Brussel, 15 maart 1984.

De gewestelijke directeur a.i.,
A. Stevens

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

1 JUNI 1984. — Ministerieel rondschrijven
betreffende het residentieel parkeren

Tal van gemeenteoverheden zijn terecht bezorgd over het steeds nijpendere wordend parkeerprobleem in de standscentra.

Het is bekend dat de meeste steden niet beschikken over een voldoende parkeer capaciteit.

Het is dan ook zo dat de nadelen die voortvloeien uit de wanverhouding tussen vraag en aanbod terzake, zelfs uit de plaatselijke parkeerreglementering zelf, vooral bepaalde categorieën van bewoners treffen.

De parkeermeters die het mogelijk gemaakt hebben uit sommige straten de zgn. langparkeerders te weren, brengen vaak aanzienlijke moeilijkheden mee voor de bestuurders die in deze straten

L'Etat belge se propose de vendre de gré à gré :
Ville de Dixmude, 1re division

34 a 63 ca de terrain et bâtiments, situés Kasteelstraat, cadastrés dans la section A, n° 610/Z/2, tenant ou ayant tenu à la Handzamevaart, à A. Pillaert-De Boef, à Koksijde, au domaine de l'Etat et à R. Famaey-Verheye, à Dixmude.

Cette parcelle est grevée d'une servitude de passage en faveur de la parcelle n° 610/V/2.

Statut urbanistique : zone d'habitation.

Prix : 850 000 francs, outre les frais.

Les réclamations éventuelles ou les offres plus élevées doivent être adressées dans le mois du présent avis au président du Comité d'acquisition, Witte Molenstraat 29, à 8200 Bruges (Sint-Michiels) (tél. 050/38 29 41). Référence : V32003/RW/156/J.B.

Administration de la T.V.A., de l'Enregistrement et des Domaines

Publications prescrites par l'article 770 du Code civil

Succession en déshérence
de Clasens, Roger Fernand Lucien Léon

Clasens, Roger Fernand Lucien Léon, architecte, veuf de Jacqueline Christiane Yvonne Singer, né à Schaarbeek le 20 mars 1920, domicilié à Schaarbeek, avenue Latinis 149, est décédé à Schaarbeek le 23 octobre 1982, sans laisser de successeur connu.

Avant de statuer sur la demande de l'Administration de la T.V.A., de l'Enregistrement et des Domaines, tendant à obtenir, au nom de l'Etat l'envoi en possession de la succession, le tribunal de première instance de Bruxelles a, par ordonnance du 8 février 1984, prescrit les publications et affiches prévues par l'article 770 du Code civil.

Bruxelles, le 15 mars 1984.

Le directeur régional a.i.,
A. Stevens

Succession en déshérence de Borrewater, Jules

Borrewater, Jules, pensionné, célibataire, né à Saint-Josse-ten-Node le 26 janvier 1901, domicilié à Saint-Josse-ten-Node, rue Warmoes 18, est décédé à Jette le 1er février 1983, sans laisser de successeur connu.

Avant de statuer sur la demande de l'Administration de la T.V.A., de l'Enregistrement et des Domaines, tendant à obtenir, au nom de l'Etat l'envoi en possession de la succession, le tribunal de première instance de Bruxelles a, par ordonnance du 8 février 1984, prescrit les publications et affiches prévues par l'article 770 du Code civil.

Bruxelles, le 15 mars 1984.

Le directeur régional a.i.,
A. Stevens

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

1er JUIN 1984. — Circulaire ministérielle
relative au stationnement résidentiel

Le problème de plus en plus aigu du stationnement dans les centres urbains préoccupe, à juste titre, de nombreux gestionnaires communaux.

Il est bien connu que la plupart de nos villes ne disposent pas de capacités de stationnement suffisantes.

Or, les inconvénients qui résultent de la disproportion entre l'offre et la demande en la matière, voire de la réglementation locale du stationnement elle-même, touchent plus particulièrement certaines catégories d'habitants.

Ainsi, les parcomètres, qui ont permis d'écartier de certaines rues les véhicules qualifiés de « ventouses » sont bien souvent l'origine de difficultés importantes pour les conducteurs habitant ces rues et qui

wonen en die geen garage hebben; deze bestuurders zijn er inderdaad toe gehouden de beperkingen die door deze toestellen worden opgelegd, na te leven.

Ook in wijken waar belangrijke ondernemingen, kantoren, enz., gevestigd zijn, worden de parkeerplaatsen dikwijls quasi bestendig bezet door de voertuigen die gebruikt worden voor het traject woonplaats — werk.

Veel bestuurders stellen er prijs op hun voertuig op korte afstand van hun woonst te kunnen plaatsen; het kan een factor van gehchtheid aan een bepaalde wijk zijn. Daartegenover staat, als grensgeval, dat de frekwente onmogelijkheid een parkeerplaats te vinden in de onmiddellijke omgeving van hun woonst, sommige bestuurders ertoe kan aanzetten de stad te verlaten.

Onder de gemeenschappelijke benaming « residentieel parkeren » zit een geheel van middelen die tot doel hebben het parkeren voor de bewoners van een bepaalde straat te begunstigen. Het kan interessant zijn deze mogelijkheden toe te passen, inzonderheid ter gelegenheid van een globale actie ten gunste van de stadsherwaardering.

In dit kader weze aangestipt dat in het *Belgisch Staatsblad* van vandaag drie besluiten verschenen zijn, nl. :

— een koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van wegverkeer;

— een ministerieel besluit waarbij de personen die de kaart van bewoner kunnen bekomen en de overheid die bevoegd is om deze kaart af te leveren worden aangeduid en waarbij het model ervan alsmede de modaliteiten van afgifte en van gebruik worden bepaald;

— een ministerieel besluit tot wijziging van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald.

Deze besluiten hebben tot doel de bevoegde overheden de mogelijkheid te bieden op het stuk van verkeersreglementering bepaalde maatregelen te nemen die bestemd zijn om het residentieel parkeren te begunstigen.

Er worden twee systemen voorzien.

Het eerste systeem betreft de bewoners van de openbare wegen waarlangs het parkeren geregeld is door parkeermeters.

Er bestaan inderdaad tal van wijken met een gemengde functie waar zich, naast de handelszaken en kantoren, ook woningen bevinden. Wanneer in deze wijken parkeermeters worden geplaatst met het doel een normale toegang tot deze handelszaken en kantoren te vergemakkelijken dank zij de rotatie van de geparkeerde voertuigen, dan kunnen de bewoners er heel wat nadelen van ondervinden.

Het systeem bestaat erin de bewoners een langere parkeertijd toe te kennen op voorwaarde dat ze gebruik maken van een kaart, door de gemeenteverheid afgeleverd.

Het voordeel van dit systeem is dat alle parkeerplaatsen beschikbaar zijn te gelijk voor het algemeen parkeren en voor de bewoners : de bestuurders die geen kaart van bewoner hebben, mogen er evengoed parkeren, maar dan voor een kortere tijdsduur dan de bewoners.

Dit laat een maximaal gebruik van de plaatsen toe.

Het principe van de parkeermeter, nl. de rotatie van de parkerende voertuigen, blijft behouden, d.w.z. dat de kaart van bewoner niet toelaat te parkeren zonder beperking van tijdsduur zoals dit wel het geval is voor de minder-validen die gebruik maken van de speciale kaart.

Ten einde een rotatie van de parkerende voertuigen op plaatsen voorzien van parkeermeters daadwerkelijk te verzekeren, dient een tijdsduur van zes uur voor het algemeen parkeren als een maximum beschouwd te worden, de toegelaten tijdsduur wordt vanzelfsprekend bepaald in functie van de plaatselijke omstandigheden. Wanneer voor de bewoners faciliteiten voorzien zijn, zouden deze in ieder geval niet mogen toelaten langer dan 24 uren opeenvolgend te parkeren.

Anderzijds kunnen de gemeenteraden de langere tijdsduur die ze aan de bewoners toestaan, gepaard laten gaan met minder hoge retributies; kosteloosheid is uitgesloten alsook een systeem van abonnementen (b.v. betaling van een maandelijks retributie).

Het spreekt vanzelf dat indien faciliteiten aan de bewoners toegerekend worden, deze faciliteiten op de parkeermeters zullen voorkomen net zoals de op de andere weggebruikers van toepassing zijnde reglementering (duur, retributie, enz.).

In de huidige stand van de techniek bieden de tickets afgeleverde parkeermeters de beste mogelijkheden tot het invoeren van een gedifferentieerd systeem.

ne disposent pas d'un garage; ceux-ci sont en effet tenus de respecter les limitations imposées par ces appareils.

De même, dans les quartiers où se trouvent des entreprises importantes, des bureaux, etc., les emplacements de stationnement sont souvent occupés presque en permanence par les véhicules utilisés pour les trajets domicile — travail.

Pouvoir mettre son véhicule en stationnement à faible distance de chez soi est une facilité à laquelle beaucoup de conducteurs attachent du prix; ce peut être un facteur de l'attachement à un quartier déterminé. A l'inverse, et à la limite, l'impossibilité régulière de trouver un emplacement situé dans les environs immédiats de leur domicile, peut inciter certains à quitter la ville.

Ce que l'on appelle « stationnement résidentiel » recouvre l'ensemble des moyens qui ont pour objet de favoriser le stationnement des riverains d'une rue déterminée. Il peut être intéressant d'y avoir recours, notamment à l'occasion d'une action globale en faveur du renouveau urbain.

Dans ce cadre, il faut noter que trois arrêtés paraissent au *Moniteur belge* de ce jour, à savoir :

— un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

— un arrêté ministériel désignant les personnes qui peuvent obtenir la carte de riverain ainsi que l'autorité habilitée à délivrer cette carte et en déterminant le modèle ainsi que les modalités de délivrance et d'utilisation;

— un arrêté ministériel modifiant l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière.

Ces arrêtés ont pour objet de permettre aux autorités compétentes de prendre, en matière de réglementation routière, certaines mesures destinées à favoriser le stationnement résidentiel.

Deux systèmes sont prévus.

Le premier système concerne les habitants des voies publiques le long desquelles le stationnement est régi par des parcomètres.

Il existe en effet nombre de quartiers à fonction mixte où, en plus de commerces ou de bureaux, se trouvent également des immeubles d'habitation. Lorsque, dans ces quartiers, ont été installés des parcomètres destinés à faciliter un accès normal à ces commerces ou bureaux grâce à la rotation des véhicules en stationnement, les riverains peuvent en éprouver de sérieux inconvénients.

Le système consiste à accorder aux riverains, moyennant l'usage d'une carte délivrée par la commune, une durée plus longue de stationnement.

L'avantage de ce système est que tous les emplacements de stationnement sont disponibles à la fois pour le stationnement général et pour les riverains, les conducteurs qui ne disposent pas de la carte de riverain pouvant tout autant stationner, mais pour une durée plus courte que les riverains.

Ceci permet une utilisation maximale des emplacements.

Le principe du parcomètre, à savoir la rotation des véhicules en stationnement, est maintenu, c'est-à-dire que la carte de riverain n'autorise pas de stationner sans limitation de durée comme c'est le cas pour les handicapés faisant usage de la carte spéciale.

Afin d'assurer effectivement une rotation des véhicules en stationnement aux endroits munis de parcomètres, une durée de six heures est à considérer, pour le stationnement général, comme un maximum, la durée autorisée étant évidemment déterminée en fonction des circonstances locales. Lorsque des facilités sont prévues pour les riverains, celles-ci ne devraient en tout cas pas permettre le stationnement pendant plus de 24 heures consécutives.

D'autre part, les conseils communaux peuvent assortir la durée plus longue qu'ils consentent aux riverains de redevances moins élevées, la gratuité étant exclue tout autant que le recours à un système d'abonnement (paiement d'une redevance mensuelle p.ex.).

Il va de soi que si des facilités sont accordées aux riverains, elles figureront sur les parcomètres au même titre que la réglementation applicable aux autres usagers (durée, redevance, etc.).

Dans l'état actuel de la technique, les parcomètres distributeurs de tickets offrent les meilleures possibilités pour la mise en œuvre d'un système différencié.

De nieuwe signalisatie die voor deze parkeermeters voorzien is, nl. een bord E9 (« P ») aangevuld met een onderbord met de vermelding « tickets », laat zonder problemen hun gebruik toe zowel in straten als op pleinen of parkings.

* * *

Het tweede systeem, zeer eenvoudig wat het principe ervan betreft, vereist, alvorens het aangenomen wordt, een grondig onderzoek van de plaatselijke toestand.

Het maakt het mogelijk parkeerplaatsen te reserveren voor de bewoners, met behulp van de gepaste signalisatie.

Er dient opgemerkt dat het geenszins gaat om reservering ten persoonlijke titel, maar wel om een geheel van plaatsen voor een geheel van bewoners.

Anderzijds moet, in dergelijk geval, een voldoende deel van de openbare weg beschikbaar blijven voor het algemeen parkeren: niet alle plaatsen van een openbare weg mogen gereserveerd worden voor het parkeren van de bewoners.

Het percentage dat voor de bewoners te besteden is, zal in feite van de ene straat tot de andere verschillen en kan slechts vastgesteld worden na een studie gegrond op de feiten; deze studie zal, voor ieder geval, bepalen welk percentage best past.

Het aantal gereserveerde plaatsen riskeert heel vaak beduidend minder te zijn dan het aantal bewoners die voor dergelijke plaatsen interesse hebben. Dergelijke toestand is onvermijdelijk daar waar de vraag duidelijk het aanbod overtreft.

Indien anderzijds deze aantallen zouden samenvallen, dan zouden parkeerplaatsen dikwijls onbezet blijven, wat een slechte exploitatie zou zijn van een bij hypothese onvoldoende ruimte.

De keuze van de straten waar een reservering voorzien kan worden, alsook de keuze van het percentage van de ruimte die voor het residentieel parkeren gereserveerd moet worden, zal zeker niet gemakkelijk zijn.

Terzelfdertijd is een regelmatig en voldoende toezicht strikt noodzakelijk voor de goede werking van het systeem.

* * *

De reglementering bepaalt nauwkeurig wie voor het bekomen van een kaart van bewoner, geldig voor het ene of het andere systeem van residentieel parkeren, in aanmerking komt.

Men mag niet weigeren een kaart toe te kennen aan een persoon die aan deze vereisten voldoet, of, omgekeerd, mag ze niet afgeleverd worden aan personen die niet voldoen aan het geheel van de reglementaire vereisten.

Op te merken valt bijvoorbeeld dat voorgeschreven is dat de aanvragers wonen langs de openbare weg waar een systeem van residentieel parkeren werd ingevoerd. Dit vereiste sluit de personen uit die niet effectief op die plaats gedomicilieerd zijn, zoals deze die er slechts hun beroepsactiviteiten uitoefenen zonder er hun eigenlijke woonst te hebben. Conform het ministerieel besluit is het adres dat op de identiteitskaart vermeld is, bepalend.

* * *

Zoals voor de andere maatregelen die bestemd zijn tot het regelen van een permanente of een periodieke toestand op het gebied van het wegverkeer, moet het invoeren van een systeem van residentieel parkeren op provincie- en gemeentewegen, het voorwerp uitmaken van een aanvullend reglement dat vastgesteld wordt door de gemeenteraad en ter goedkeuring aan de Minister van Verkeerswezen voorgelegd moet worden.

Het dossier dat met het oog hierop wordt voorgelegd, moet alle gegevens bevatten die toelaten de overeenkomstigheid van de maatregel met de reglementering en het algemeen belang te beoordelen.

Behalve de gegevens die normaal in ieder aanvullend reglement voorkomen (straatnamen, draagwijdte van de maatregel, de gebruikte tekens), zullen er bijzondere inlichtingen in gegeven worden betreffende ofwel het speciaal regime dat inzake de parkeermeters wordt toegepast, ofwel de percentages van parkeerplaatsen die ter reservering aan de bewoners worden voorgesteld (studies, enz.).

Voor zover als nodig, wordt eraan herinnerd dat deze aanvullende reglementen geen bepalingen van fiscale aard mogen bevatten, deze bepalingen moeten het voorwerp uitmaken van een afzonderlijk reglement.

Ten slotte mag niet uit het oog verloren worden dat de tickets afleverende parkeermeters vóór 1 juli 1985 gesignaleerd moeten worden door middel van de gepaste borden.

Brussel, 1 juni 1984.

De Minister van Verkeerswezen en Posten,
Telegrafie en Telefoon.

H. De Croo.

La nouvelle signalisation prévue pour ces parcomètres, à savoir un signal E9 (« P ») complété par un panneau additionnel comportant la mention « tickets », permet, sans difficultés, leur usage dans des rues aussi bien que sur des places ou parkings.

* * *

Le second système, très simple quant à son principe, requiert, avant son adoption, un examen approfondi de la situation locale.

Il permet de réserver des emplacements de stationnement aux riverains, au moyen de la signalisation appropriée.

A noter qu'il ne s'agit nullement de réservations à titre personnel, mais bien d'un ensemble d'emplacements pour un ensemble de riverains.

Il faut, d'autre part, laisser en tel cas une partie suffisante de la voie publique disponible pour le stationnement général: tous les emplacements d'une voie publique ne peuvent être réservés au stationnement des riverains.

Le pourcentage à affecter aux riverains variera en fait d'une rue à l'autre et ne peut être fixé qu'après une étude fondée sur les faits, qui déterminera, pour chaque cas, quel est le pourcentage le plus approprié.

Le nombre d'emplacements réservés risque, bien souvent, d'être nettement inférieur à celui des riverains que de tels emplacements intéressent. Une telle situation est inévitable là où la demande excède manifestement l'offre.

D'autre part, si ces nombres coïncidaient, des emplacements de stationnement resteraient souvent inoccupés, ce qui serait une mauvaise exploitation d'un espace par hypothèse insuffisant.

Le choix des rues où une réservation peut être prévue, ainsi que celui du pourcentage de l'espace à réserver au stationnement résidentiel, amènera à pratiquer des choix difficiles.

De même, une surveillance régulière et suffisante est strictement nécessaire au bon fonctionnement du système.

* * *

La réglementation définit de façon précise quelles sont les personnes qui peuvent prétendre obtenir une carte de riverain valable pour l'un ou l'autre système de stationnement résidentiel.

Il ne peut être refusé d'attribuer une carte à une personne qui remplit ces conditions, ou, à l'inverse, il ne peut en être délivré à des personnes qui ne satisfont pas à l'ensemble des exigences réglementaires.

Il y a lieu de noter par exemple qu'il est imposé que les demandeurs habitent le long de la voie publique où un système de stationnement résidentiel est instauré. Cette exigence exclut les personnes qui ne sont pas effectivement domiciliées à cet endroit, telles que celles qui n'y exercent que leurs activités professionnelles sans y avoir leur foyer. Conformément à l'arrêté ministériel, c'est l'adresse indiquée sur la carte d'identité qui, en l'espèce, fera foi.

* * *

Comme pour les autres mesures visant à régler une situation permanente ou périodique en matière de circulation routière, l'instauration d'un système de stationnement résidentiel doit, pour la voirie provinciale et communale, faire l'objet d'un règlement complémentaire voté par le conseil communal et soumis à l'approbation du Ministre des Communications.

Le dossier introduit à cet effet doit comporter tous les éléments permettant de juger de la conformité de la décision avec la réglementation et l'intérêt général.

S'y trouveront donc, outre les données figurant normalement dans tout règlement complémentaire (noms des rues, étendue de la mesure, signaux utilisés), les renseignements particuliers concernant soit le régime spécial appliqué en matière de parcomètres, soit les pourcentages d'emplacements de stationnement qu'il est proposé de réserver aux riverains (études, etc.).

A toutes fins utiles, il est rappelé que ces règlements complémentaires ne peuvent pas prévoir de dispositions en matière fiscale, qui doivent faire l'objet d'un règlement séparé.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue l'obligation de signaler au moyen des panneaux appropriés les parcomètres distributeurs de tickets avant le 1er juillet 1985.

Bruxelles, le 1er juin 1984.

Le Ministre des Communications et de Postes,
Telegraphes et Téléphones.

H. De Croo.